Po konfiskacie nakład drugi!

Nr. 12. Kraków, dnia 15 Czerwca 1897. Rocznik II.

Adres Redakcyi i Administracyi ulica Floryańska L. 55, I. piętro.

Wszelkie Listy i przesyłki pieniężne adresować należy do Redakcyi lub Administracyi ulica Floryańska L. 55, I. piętro.

Rękopisów nie zwraca się.

Listów nieopłaconych nie przyjmuje się.

Listy reklamacyjne nieopieczętowane nie podlegają opłacie pocztowej.



Prenumerata wynosi:

W Krakowie: (bez odsyłki)
rocznie . . . . 1 złr. 20 ct
półrocznie . . — „ 60 „
kwartalnie . . — „ 30 „

W Austryi:
rocznie . . . . 1 złr. 40 ct.
półrocznie . . — „ 70 „
kwartalnie . . — „ 35 „

W Niemczech:
rocznie . . . . . 3 marki.

We Francyi:
rocznie . . . . 5 franków

Numer pojedynczy 5 ct.

Do nabycia w Krakowie w Biurze dzienników Plac Maryacki L. 2.

Wychodzi 1 i 15 każdego miesiąca.

W Imieniu Jego Cesarskiej Mości.

L. 13775. C. k. sąd krajowy, jako prasowy, na wniosek c. k. prokuratora państwa w myśl § 493 pk. orzekł, iż treść artykułu, umieszczonego w numerze 11 „Kuryera Kolejowego“ z daty Kraków, 1 czerwca 1897 z napisem „Kronika“ w ustępie od słów „Wyroki sądowe“ do... „równouprawnieni obywatele“ (str. 4) zawiera przedmiotową istotę występku z § 300 u. k., konfiskata zatem tego numeru zostaje zatwierdzona. zabrane egzemplarze mają być zniszczone i dalsze rozszerzanie inkryminowanego ustępu zostaje wzbronione, albowiem autor w tym ustępie przez naprowadzenie przekręconych okoliczności wyroki sądowe poniżyć się stara, w czem mieszczą się znamiona występku z § 300 k. k. — C. k. sąd krajowy karny. — Kraków, dnia 5 czerwca 1897 r.

Morelowski.

Towarzysze!

Z numerem niniejszym kończymy drugi kwartał bieżącego rocznika. Pismo nasze stoi wiernie na straży interesów kolejarzy i nie daje się ugiąć w tej ciężkiej walce. Przeciwnicy nasi usiłują zapomocą różnych środków nas złamać, to też obowiązkom, które na nas spoczywają, potrafimy podołać tylko przy Waszej pomocy. Jednajcie więc, Towarzysze, coraz nowych czytelników dla „Kuryera Kolejowego“ i domagajcie się Waszego pisma w restauracyach i kawiarniach, do których zachodzicie.

Prenumeratorom kwartalnym przypominamy, że czas odnowić przedpłatę, której warunki podano w nagłówku.

Ze względu na znaczne wydatki, jakie mamy do ponoszenia, wzywamy wszystkich Towarzyszów, tak z Krakowa, jak i z prowincyi, o bezzwłoczne wyrównanie zaległych rachunków, w przeciwnym razie będziemy zmuszeni w najbliższych numerach ogłosić nazwiska tych, którzy nam z pieniędzmi zalegają. Powinni to zrozumieć wszyscy ci, którzy należycie oceniają istnienie naszego pisma.

Redakcya i Administracya.

Rząd wobec upaństwowienia kolei.

Polityka ekonomiczna uznaną jest już oddawna przez całą naukę za najważniejszą gałęź pracy państwowej, a nowoczesne państwa stosują się do tego postulatu nauki i starają się go urzeczywistnić w życiu praktycznem. Od dzisiejszego państwa, którego sprawy są kompleksem najrozmaitszych spraw społeczno-ekonomicznych, mamy prawo żądać, aby we wszystkich tych kwestyach, które mniej lub więcej bezpośrednio dotyczą każdego obywatela, postępowało zgodnie z interesem własnym i ogółu. Ta dążność przejawia się też prawie w każdem cywilizowanem społeczeństwie: w niej mamy źródło przechodzenia coraz liczniejszych rodzajów przedsiębiorstw pod zarząd państwa. Te upaństwowienia kolei, czy przedsiębiorstw górniczych, czy jakichkolwiek innych, leżą nawet dziś, w państwie kapitalistycznem, w interesie klasy robotniczej, ułatwiają bowiem kontrolę, ułatwiają walkę, która się wtedy toczy tylko z jednym przedsiębiorcą i t. p.; stąd widzimy, że robotnicy popierają zawsze projekty upaństwowień.

Rzecz naturalna, że musi się przytem zważać na to, aby upaństwowienie nie naraziło interesów państwa i obywateli na szkodę; wówczas bowiem wszelkie dalsze możliwe korzyści nie potrafią przecież wynagrodzić bezpośrednio poniesionej straty.

Austrya należy do państw, które pod względem polityki ekonomicznej stoi może najniżej ze wszystkich. Nie ma tu poważnej pracy nowoczesnego państwa, nie ma rzeczywistego wpływu państwa na życie ekonomiczne społeczeństwa.

Austrya nie jest też państwem nowoczesnem, a jej szlachecko-magnacki rząd nie wychodzi po za ciasny obręb interesów szlachty i bogaczy. To też dotąd najważniejsze owoce pracy naszego państwa na tem polu ograniczają się tylko do nakładania coraz to nowych ciężarów podatkowych, i od czasu do czasu zjawi się jakaś społeczna ustawa lub rozporządzenie, które ma załatać niewypełnione niczem dziury. W takim państwie należy naturalnie skwapliwie korzystać z wszelkiej sposobności uczynienia jakiegoś poważniejszego kroku w dziedzinie polityki ekonomicznej, ale też równie gorliwie i bacznie należy każdy taki krok rozpatrzyć i dobrze się zastanowić, czy nie ukrywa w sobie jakiego przejawu ogólnej tendencyi szlachecko-burżuazyjnej, jaką się odznacza wogóle wszystko, co nasz rząd robi.

Mieliśmy w ostatnich czasach kilka przykładów ekonomicznej mądrości rządu austryackiego. Dotyczą one właśnie gałęzi, która — podług ogólnego już dziś frazesu — istnieje dla pożytku całego społeczeństwa i jemu przedewszystkiem ma przynosić nieocenione korzyści. Mamy tu na myśli nasze koleje i stosunek rządu do nich. Wychodząc z pięknej zasady dobra ogółu, rząd przedłożył — jak nam już wiadomo — w pierwszych zaraz dniach pierwszej sesyi parlamentarnej projekt upaństwowienia kolei lwowsko-bełzeckiej. Rzecz sama przez się piękna: kolej przechodzi na własność państwa z rąk prywatnego przedsiębiorstwa, a ponieważ państwo samo wystawia sobie za cel dobro wszystkich obywateli, więc naturalnie oznacza to polepszenie warunków pracy i inne najrozmaitsze dogodności dla funkcyonaryuszy kolei i podróżujących; a już najpiękniejsze ze wszystkiego, to punkt wyjścia: dobro ogółu, dobro wszystkich obywateli! Tymczasem nie zapomnijmy o tem, że się to dzieje... w Austryi, a więc nie zapomnijmy o tem wszystkiem, cośmy powiedzieli wyżej ogólnie o działalności państwa austryackiego. I znaleźli się ludzie (naturalnie socyaliści!), którzy śledząc i badając całą rzecz dokładnie, dopatrzyli się w owem dobrze ogólno-państwowem tylko podarunku dla bogatych szlachciców i kapitalistów, posiadających akcye kolei lwowsko-bełzeckiej. Okazało się, że ten wzniosły cel, który miał rzekomo kierować rządem hr. Badeniego, obniża się w rzeczywistości do względu na kieszenie bardzo bliskich mu ciałem i duchem magnatów polskich. Należy tu zaraz dodać, że ten „wzgląd“ hr. Badeniego oczywiście... nic nie kosztuje: rząd bawi się tylko w wspaniałomyślnego i hojnego — płacą obywatele i to naturalnie przedewszystkiem najbiedniejsi. Omawialiśmy już dokładnej dawniej szczegóły tego podarunku, a one chyba wskazują najdobitniej, że w układzie między państwem a akcyonaryuszami kolei lwowsko-bełzeckiej, stroną oszukaną nie jest z pewnością druga. Co więcej, widoczną jest rzeczą, że państwo samo, względnie jego reprezentant, rząd, chce być oszukanym. Takie faworyzowanie kilku bogatych akcyonaryuszy kosztem całego państwa — to chyba nie jest krok, godny nowoczesnego państwa i nieodpowiada bynajmniej zadaniom, jakie ono powinno spełniać na najważniejszem polu swojej działalności. Takie upaństwowienie kolei jest wprost zgubnem i musi być jak najbardziej stanowczo zwalczane przez wszystkich, mających na celu rzeczywiście dobro ogółu. I dlatego rząd w tej sprawie miał nas dotąd i będzie miał nadal w obozie przeciwnym.

Już z tego jednakże, co się wyżej powiedziało, zrozumieć łatwo, że my nie jesteśmy zasadniczymi przeciwnikami upaństwowienia kolei. Przeciwnie, domagamy się nieraz bardzo stanowczo i to rzecz dziwna — właśnie wtedy, kiedy rząd wzbrania się przystąpić do upaństwowienia. Tak np. ma się rzecz z koleją północną i północno-zachodnią. Daremne są nasze wszelkie nawoływania, wzywające rząd do upaństwowienia obu tych kolei, daremne cy-

W. GARSZYN.

SYGNAŁ.

NOWELA

Siemion Iwanow był budnikiem. Domek, który zamieszkiwał, leżał w odległości dwunastu wiorst od jednej stacyi, a dziesięciu od stacyi, drugiej. W odległości wiorst czterech od domku widniały zabudowania wielkiej przędzalni, w pobliżu zaś, prócz domków sąsiednich budników, nie było żadnych siedzib ludzkich.

Siemion był człowiekiem chorowitym; przebył on, w charakterze żołnierza-służącego przy poruczniku, całą wyprawę wojenną, odbywał marsze 40—50 wiorst dziennie, znosił głód, mrozy, upały, wszelkie niewygody i trudy żołnierskiego życia, a chociaż oszczędziły go kule nieprzyjacielskie, pozostało mu jednak z tych czasów cierpienie reumatyczne we wszystkich członkach. W czasie wyprawy stracił ojca starego i czteroletniego synka, pozostał więc sam z żoną swoją. Praca na roli szła już nie najlepiej; z powodu nieustannego bólu w członkach nie mógł podołać tej zbyt ciężkiej dlań pracy. Ująwszy więc kij wędrowny w dłonie udali się oboje w świat, dla poszukania szczęścia gdzieindziej. Lecz długo szczęścia znaleźć nie mogli; wreszcie kobieta wstąpiła do służby, a Siemion w dalszą puścił się drogę. Pewnego razu przybył na stacyę kolei żelaznej i tu poznał go naczelnik stacyi, były porucznik z tego samego pułku, w którym Siemion służył. Naczelnik zatrzymał go u siebie, obiecując dać posadę budnika, pierwszą, jaka się nadarzy. Już po dwu tygodniach, mógł Siemion sprowadzić swą żonę i zająć wraz z nią mały, schludny domek, do którego przydzielony był także kawałek pola i maleńki ogródek warzywny.

Siemion czuł się nad wyraz szczęśliwym. Dano mu wszelkie narzędzia, jakiemi jako budnik posługiwać się musiał, a więc: zieloną i czerwoną chorągwię, latarnie, trąbkę, młot, drąg żelazny, klucz śrubowy, kołki, gwoździe, łopatę, miotłę itp.; prócz tego dwie książeczki: o regulaminie kolejowym i rozkładzie jazdy. Siemion dopóty nie spoczął, póki się wszystkiego na pamięć nie wyuczył. Na dwie godziny przed nadejściem każdego pociągu obchodził on swoją linię, poczem siadał na ławeczce i oczekiwał nadejścia pociągu. Trwało dość długo, zanim się ze wszystkiem dobrze obznajmił. Siemion zaledwie czytać umiał.

W lecie była robota łatwiejsza: nie było śniegu do sprzątania, a także mniej pociągów przejeżdżało po tej linii. Dwa razy dziennie obchodził zatem Siemion całą drogę; zaglądał wszędzie, czy śruby mocno się trzymały, wyrównywał groble, badał ścieki, poczem szedł do domu, do swego gospodarstwa. Lecz z tem ostatniem niezbyt dobrze się wiodło: musiał bowiem o najmniejszą drobnostkę zapytywać nadzorcę, ten zaś składał dalej raport naczelnikowi, tak że sporo upływało czasu, zanim nadchodziła odpowiedź.

Po dwu miesiącach zapoznał się Siemion z obu budnikami, sąsiadami swymi z lewej i prawej strony. Jeden z nich był to zgrzybiały starzec, którego służbę spełniała jego żona, drugi zaś był młody i sprężysty. Siemion spotkawszy pierwszy raz tego sąsiada uchylił czapki i przywitał przyjaźnie, lecz ten obdarzył go zaledwie spojrzeniem i mruknąwszy cicho „dzień dobry“ w swoją poszedł drogę. Także Aryna, żona Siemiona, pozdrowiła grzecznie swą sąsiadkę przy spotkaniu, i tu wszakże nie spotkała się z uprzejmą odpowiedzią. Siemion spotkawszy razu pewnego sąsiadkę, zapytał: „co to znaczy, że mąż twój tak jest małomównym?“

Kobieta odpowiedziała krótko: O czemże ma z tobą mówić? Niechaj każdy dba tylko o siebie: myśl o swoich sprawach.

Po miesiącu nastąpiło wszakże między obu rodzinami pewne zbliżenie. Pewnego razu spotkał Siemion sąsiada na grobli; usiedli na brzegu, zapalili fajeczki i jęli opowiadać sobie swe koleje życia. Wasyl mówił niewiele.

— Tak, tak braciszku Wasyl, nie jestem wprawdzie stary, lecz dużo już w życiu przecierpiałem, szczęście nie psuło mnie nigdy! Ale losy nasze — w ręku Boga!

Wasyl Stepanycz wytrzepał fajkę, wstał powoli i rzekł:

— To ludzie zatruwają nam życie, oni są winni wszystkiemu, nie los. Niema gorszego zwierzęcia i bardziej drapieżnego nad człowieka, nawet wilki nie pożerają się wzajem, a tylko człowiek szarpie w kawały żywe ciało bliźniego.

— Mylisz się, braciszku, i wilki pożerają się nawzajem.

— Chciałem powiedzieć, że człowiek ze wszystkich zwierząt jest zwierzęciem najokrutniejszem. Gdyby ludzie nie byli tak złośliwi i chciwi,

frowe, ścisłe obliczenia, wykazujące straty państwa z powodu tego ociągania się rządu. I dziwne to doprawdy, my, „burzyciele państwa i społeczeństwa“, kładziemy na pierwszem miejscu interes państwa, stoimy, rzec można, na straży interesów państwowych! Znane nam są już oburzające wprost fakta z historyi upaństwowienia kolei półn. Kiedy nadszedł r. 1886, czas, w którym ta kolej miała przejść pod zarząd państwa, wówczas rząd nie przedłożył projektu jej upaństwowienia, ale przedłużył termin wykupu do r. 1904, nakładając olbrzymie brzemię strat na państwo z miłości dla grubych trzosów Rothschildów i Guttmanów. A ów podatek, składany za węgle przez najuboższą ludność wielkiej części Austryi akcyonaryuszom kolei półn., a będący tylko wynikiem zaniedbania swoich praw ze strony państwa!

Albo znowu kwestya upaństwowienia kolei północno-zachodniej. Czy nie wykazuje ona jasno, że tam, gdzie chodzi o interes szlacheckich przedstawicieli kapitału, rząd z największą lekkomyślnością usuwa na bok dobro ogółu i z lekkiem sercem wypełnia trzosy akcyonaryuszy milionami pieniędzy podatkowych? Rok 1896 dawał państwu prawo wykupu tej kolei i objęcia w swój zarząd. Cóż robi rząd? Oto zamiast korzystać z tego prawa, zawiera osobną umowę z towarzystwem kolei, mocą której wykupuje od niej wprawdzie kolej, ale przepłaca przy tej okazyi 20 do 25 mil. złr. Dlaczego? Za co? Skąd ten pomysł? Trudnoby dociekać, tem bardziej, że głębsze badanie mogłoby doprowadzić nas do bardzo dalekich i niekoniecznie czystych źródeł. Chodzi nam głównie o to, że tak p. minister Biliński, jak ministeryalny referent tej sprawy, Szczepanowski, przyrzekali przerażonym wprost tym niesłychanym faktem posłom, że dochód kolei w najbliższym roku będzie tak wielki, iż pokryje w całości ową dobrowolną nadwyżkę. I oto teraz z ogłoszonych rachunków tej kolei pokazuje się, że już w r. 1896 dał o wiele mniejszy przychód, niż w zeszłym roku, a rok bieżący wykazuje jeszcze mniejszą sumę dochodu. Państwo więc, gdyby było zawarło ową umowę, straciłoby nietylko kilkadziesiąt milionów, przepłaconych przy umowie, ale nadto miałoby z kolei prawie nieznaczne dochody.

W ten sposób „robi się“ u nas politykę ekonomiczną. Możemy śmiało powiedzieć, że jeden jest tylko wzgląd i kierujący motyw całej austryackiej działalności ekonomicznej: tj. interes kapitału. Ma on tak wielkie znaczenie dla rządu, że może nawet — jak właśnie w omawianych tu kwestyach — wywołać wręcz przeciwne zjawiska. Kolej bełzecko-lwowska zostaje upaństwowiona dla interesu akcyonaryuszy i dla interesu akcyonaryuszy nie dopuszcza się do upaństwowienia kolei półn. Fakt ten, tak jasny, a tak smutne dający świadectwo całemu stanowi kulturalnemu naszego państwa, nie przeszkadza bynajmniej reprezentantom rządu opowiadać piękne bajki o interesie „ogólno-państwowym“. Dochodzimy wreszcie do tego, że rząd, mieniący się stróżem interesów państwowych, zdradza poprostu dobro ogółu na rzecz nielicznej garstki bogaczy. Czy nie należałoby wobec tego odebrać takiemu rządowi wszelkiego prawa interwencyi w sprawach tak ważnych dla całego życia społecznego? I czy nie słusznie powiedział ktoś, zastanawiając się nad poruszanemi dziś przez nas sprawami, że u nas upaństwawia się koleje wtedy, kiedy wszystko przemawia przeciwko temu, a nie czyni się tego właśnie wtenczas, kiedy największa zachodzi potrzeba?...

PRZEGLĄD.

Rząd i większość parlamentarna musiały ustąpić. Dn. 2 czerwca ogłosił p. Badeni, że obecna sesya parlamentarna zostaje zamknięta. Obstrukcya żywiołów opozycyjnych uniemożliwiła wszelkie obrady Izby, a reprezentanci rządu i większości wyrażając swoje ubolewanie z powodu niemożności rozpoczęcia „poważnej pracy“, oświadczyli, że najlepiej zamknąć parlament. Jestto stanowczo klęska dla rządu Badeniego, dowód, że Badeni rządzić silnie umie tylko... w słowach. Rzecz naturalna, że dla nas zamknięcie parlamentu może być zupełnie obojętne; wiemy, czego się możemy spodziewać po takim parlamencie, w którym rządzi klika z Koła polskiego i klubu Młodoczechów, wiemy, co znaczy frazes o „poważnej pracy“ w ustach Badeniego, Jaworskiego lub Kaizla. Zamknięcie parlamentu jest dla nas tylko pewnością, że przez pewien czas przynajmniej nie spadną na nasze barki znów nowe ciężary podatkowe. Czy się co zmieni po otwarciu parlamentu na nowo? Badeni pracuje nad tem usilnie, ażeby zaprowadzić jakąś zgodę między rozwścieczonymi Niemcami a twardymi Czechami. Dziś trudno przewidzieć, czy mu się to uda, czy też będzie musiał pozostawić to trudne zadanie innemu... jakiemu równie „wielkiemu“ mężowi stanu. Ale jedno jest pewne: że, choćby ugłaskani Niemcy zamknęli ochrypłe gardła i siedzieli spokojnie, nasi posłowie będą zwalczali rząd Badeniego i większość wszelkiemi sposobami. Nie będzie naturalnie przy tem tak brutalnie głupich scen, jakie wyprawiali niemieccy posłowie, ale nasi reprezentanci potrafią z należytą godnością i powagą zaznaczać swoje stanowisko i krok za krokiem śledząc działalność Badeniego, zrobić go po prostu w Austryi niemożliwym....

Szósty kongres austryackiej partyi socyalno-demokratycznej skończył obrady swoje w sobotę 12 b. m. Ze wszystkich stron Austryi zjechali się delegaci robotniczy, aby zwłaszcza teraz, w tak ważnej chwili, kiedy już mamy swoich reprezentantów w parlamencie, zastanowić się nad dalszą pracą partyi. Cały kongres miał naturalnie bardzo poważny charakter, jak wszystkie zebrania, na które schodzą się ludzie dla rzeczywiście poważnej pracy. Stanowi on znakomity kontrast z parlamentem austryackim: tu i tam zeszły się najrozmaitsze narodowości; ale podczas gdy w parlamencie drą się one o kawałek przywilejów, na kongresie wszystkie w braterskiej zgodzie radzą nad wspólnemi sprawami. Kongres zastanawiał się nad wielu ważnemi kwestyami i do jego uchwał powrócimy jeszcze nieraz. Dziś podamy tylko najważniejsze. I tak uchwalono wyrazić zupełne uznanie parlamentarnej frakcyi za jej postępowanie podczas ostatniej burzliwej sesyi; postanowiono dalej zorganizować partyę na wskroś federalistycznie, t. zn. że każdy kraj będzie miał osobne zastępstwo partyjne. Uchwalono cały szereg wniosków w sprawie ochrony robotniczej, które polecono wnieść w parlamencie posłom socyalistycznym. Kolejarze i ich sprawa była też przedmiotem obrad kongresu. Uchwalono mianowicie wniosek, wyrażający sympatye robotnikom kolejowym w ich walce o prawo koalicyi, a potępiający jak najostrzej rząd i partye burżuazyjne za stanowisko wobec rozwiązania organizacyi kolejowej. Wreszcie wniosek wyraża przekonanie, że robotnicy kolejowi nie ustaną w walce, w której będą mieli pomoc całej klasy robotniczej w Austryi.

Procesy wyborcze. **Skonfiskowano!**

Skonfiskowano!

Skonfiskowano! . . . zabójstwo chłopa...

P. Deyma chciał się koniecznie w ostatnich dniach swego urzędowania w jakiś sposób odznaczyć, chciał widocznie okazać się rzeczywiście godnym zaszczytów, jakiemi go z góry zasypują, a może też chciał przekazać sławę swego imienia dalekiej potomności. Użył też do tego sposobu, dla wszystkich dyrektorów najwygodniejszego: wydał urzędowe pismo do podwładnych... Pragnąc pomódz p. Deymie w rozsławieniu swego imienia, podajemy tu dosłownie owo pismo:

Do wszystkich c. k. dyrekcyj, warsztatów, ogrzewalni i c. k. urzędników ruchu we Lwowie, Przemyślu, Stryju i Jarosławiu

Uważałem za stosowne zarządzić zaabonowanie większej ilości egzemplarzy pisma, wychodzącego w Krakowie, „Grzmot“, dla okręgu Panów i niebawem c. k... otrzymają po jednym egzemplarzu tego pisma. Tendencyą jego jest oddziaływanie na masy ludowe w kierunku antysocyalistycznym i wspomaganie organizacyj katolickich stowarzyszeń. Ze względu na to, upraszam pp. naczelników c. k..., by pismo to rozszerzali między podwładnym sobie personalem i wedle sił użyli też swego wpływu, aby zamierzony cel został osiągnięty. — Lwów 21 stycznia 1897. C. k. dyrektor kolei państwowych *Deyma* m. p.

Nas właściwy cel tego pisma wprost śmieszy: wiemy bardzo dobrze, czem jest dla robotników „Grzmot“, i jesteśmy silnie przekonani, że żadne dyrektorskie pismo nie potrafi wyrobić tej szmacie wpływu i szacunku wśród klasy robotniczej. Jeżeli p. Deyma sądził, że swoją dyrektorską powagą i stanowczym tonem rozkazu potrafi wszczepić jad „Grzmotu“ w serca naszych robotników, to możemy go zapewnić, że zabrał ze sobą jeszcze jedno złudzenie... Ale też nie o to nam chodzi, a tylko o fakt, że urzędnik państwowy odważa się użyć na podobne cele pieniądzy, przeznaczonych na coś zupełnie innego. Jestto wprost nadużycie, które żadnemu urzędnikowi nie powinno ujść bezkarnie. O wybór lektury robotnicy pana Deymy wcale nie proszą, gdyż uważają swoje zdanie w tej kwestyi za bardziej kompetentne, ale przeciwko temu muszą stanowczo zaprotestować, żeby pieniędzmi, wyciśniętemi z ich kieszeni, rozporządzano się tak dowolnie.

Antysemicki poseł Gessmann wniósł w parlamencie projekt ustawy, która ma uregulować stosunki prawne między służbą kolejową a przedsiębiorstwami kolejowemi. Ale myliłby się, ktoby sądził, że to jest dowodem prawdziwej troskliwości „chrześcijańskich socyalistów“ o dobro kolejarzy: jest to tylko przynęta dla nich, która ma ich niby przekonać o szczerych zamiarach antysemitów. Cały ów projekt, bliżej rozpatrywany, okazuje się niczem innem, jak tylko nieczną komedyą w celu oszukania kolejarzy.

Mówi on tylko o urzędnikach, podurzędnikach i służących kolejowych, nie wspomina zaś ani słówkiem o licznej kategoryi robotników. Już z tego widoczne, że nie o robotników tu chodziło, a tylko o to, aby się wydawało, że się coś robi, kiedy właściwie nic się nie robi. Nadto przebija z tego chęć podzielenia służby kolejowej na przeróżne działy, chęć zaprowadzenia jakiejś wyodrębnionej arystokracyi robotniczej. Zobaczmy dalej, jakie są żądania projektu p. Gessmanna i tow. I tu przedewszystkiem musimy zauważyć, że wszystkie lepsze projekty

---

możnaby jeszcze żyć nienajgorzej. Lecz każdy usiłuje wymierzyć w najczulsze miejsce drugiego, pragnie wyrwać mu kawał ciała i połknąć je!

Siemiona zastanowiły słowa sąsiada.

— Masz może słuszność, bracie, ja nie wiem, ale mnie się zdaje, że taką jest wola Boża.

— Tak sądzisz? W takim razie nie warto z tobą o tem mówić. Kto wszelką nikczemnością obarcza Boga a ze wszystkiem się godzi, cokolwiek go spotyka, nie jest człowiekiem, lecz bydlęciem! Takiem jest moje mniemanie!

To powiedziawszy, odszedł bez pożegnania. Siemion również powstał z miejsca swego.

— Ależ sąsiedzie, pocóż zaraz przeklinać?...

Lecz sąsiad zdawał się słów tych nie słyszeć. Siemion patrzył długo za odchodzącym, a przyszedłszy do domu, rzekł do żony: „Nasz sąsiad to straszna gorączka.“

Lecz spór obu sąsiadów nie zakończył się kłótnią. Spotkali się znowu, rozmawiali z sobą, powracali jednak nieustannie do dawnego tematu.

— Gdyby ludzie byli inni, nie musielibyśmy ślęczeć teraz po tych nędznych strażnicach.... — rzekł Wasyl.

— Cóż w tem złego? Można tu żyć bardzo dobrze!

— Dobrze żyć? Głupiec z ciebie! Dużo przeżyłeś, lecz niewiele osiągnąłeś, wiele widziałeś w świecie, ale mało się nauczyłeś! Cóż to za życie? Ci oprawcy krwią naszą się żywią, a gdy się zestarzejemy, na żer świniom nas wyrzucają! Jaką jest twoja płaca?

— Niewiele, Wasylu Stepanyczu, tylko dwanaście rubli!

— Ja otrzymuję trzynaście i pół. Lecz powiedz mi, dlaczego? Każdy z nas winien dostawać piętnaście rubli pensyi, prócz drzewa i światła, a dlaczego dają nam tylko dwanaście lub trzynaście i pół rubla? Kto temu winien? pytam. I z tego mamy wyżyć? Nie mówię już o tych kilku rublach, które nam kradną. Lecz w przeszłym miesiącu byłem właśnie na stacyi, gdy nadjechał dyrektor... on jeździ osobnym pociągiem nadzwyczajnym!... Nie, ja tu nie zostanę, odejdę!

— Ależ dokąd, Stepanyczu? Komu dobrze, niech nie żąda czego innego! Tu masz twe ciepłe gniazdo, kawałek pola, a i twoja żona ma zarobek...

— Pola kawałek? to ma być pole? ani źdźbło nie rośnie na niem. Na wiosnę chciałem zasadzić kapustę, gdy nadszedł nadzorca i ofuknął mnie zagniewany: „jak śmiesz — rzekł — bez pozwolenia sadzić w polu! sprzątnij mi to natychmiast, by ani ślad nie pozostał!“... Był pijany, inaczej nie byłby się o to gniewał. Musiałem zapłacić trzy ruble kary... — Wciągnąwszy kilka razy dym z fajki dodał na końcu: — miałem ochotę zabić go na miejscu!

— No, no, nie tak gorączkowo, sąsiedzie!

— Nie jestem wcale rozgorączkowany; mówię prawdę tylko i pytam, dlaczego ma być tak, a nie inaczej? Ta czerwona morda zajdzie mi jeszcze drogę! Powiem naczelnikowi, a ten go nauczy rozumu.

Wasyl wniósł w samej rzeczy swą skargę.

(Dokończenie nastąpi).

wzięte są wprost z obrad ostatniego kongresu urzędniczego. Ale te zresztą dobre, bo nie wylęgłe w mózgach posłów antysemickich postulaty straciły wszelką siłę i znaczenie w projekcie p. Gessmanna. I tak w sprawie długości dnia roboczego kongres żąda dla wszystkich robotników 8 godzin pracy; p. Gessmann zmienia to w ten sposób, że dla personalu stacyjnego i liniowego, dla szyberów i personalu ogrzewalni żąda tylko 12 godzin pracy. W ten sposób właśnie w tych rodzajach służby, gdzie potrzeba najwięcej tego wymaga, antysemicki projektodawca, w jakiejś dziwnej uległości dla rządu czy przedsiębiorstw kolejowych, ustępuje, i sam, na własną rękę, zmniejsza postulaty, postawione przez samych kolejarzy. — Toż samo zrobił p. Gessmann z płacą. Kongres żądał np. dla urzędników po 30-letniej służbie **2900** złr. (wraz z kwaterunkowem); p. Gessmann domaga się tylko 2600. Kongres żąda zniesienia rangi podurzędników, będącej krzywdą dla ludzi, pracujących tak samo jak urzędnicy; p. Gessmann pozostawia ich i stawiając ich niżej od urzędników, ustanawia dla nich tylko 1600 złr. płacy. Dla robotników kongres wyznacza płacę, wynoszącą 1200 złr. — p. Gessmann wogóle nie zna tego rodzaju służby kolejowej i unika nawet nazwy robotników. I tak w każdej innej sprawie: nie słyszymy w projekcie antysemickim ani słowa o tych wszystkich mnogich niesprawiedliwościach dzisiejszych urządzeń kolejowych; nie ma tam nic o zatrzymywaniu pieniędzy funduszu prowizyjnego np. po oddaleniu robotników: nie ma nic o najważniejszej przyczynie wszystkiego złego, tj. o systemie premij, który dobrze daje się we znaki uczciwie myślącej służbie kolejowej. I to ma być poważny projekt ustawodawczy? Czy p. Gessmann i jego szanowni towarzysze myślą, że kolejarze nie potrafią ocenić przewrotności podobnego postępowania, które dąży tylko do tego, aby koniecznie stawiać jakieś projekty, choć one w rzeczywistości nic nie są warte?

Robotnicy kolejowi będą mieli w tym projekcie partyi antysemickiej nowy dowód obłudy, która rządzi każdym jej postępkiem i prowadzi wprost do potwornych czynów. Ludzie, którzy nie dążą do gruntownej i radykalnej zmiany dzisiejszych stosunków kolejowych (a tymi nie są z pewnością chrześcijańsko-socyalni) nie potrafią nigdy wpłynąć na polepszenie doli służby kolejowej, choćby na każdem posiedzeniu parlamentarnem stawiali dziesięć takich projektów, jak projekt p. Gessmanna i tow.

Robotnicy tramwajowi w Wiedniu przystąpili w pierwszy dzień Zielonych Świąt do strejku. Towarzystwo tramwajowe bowiem, mimo nalegań ze strony burmistrza dra Luegera, nie chciało się zgodzić ani na jedno żądanie robotników. I okazało się, że nawet w partyi chrześciańsko-socyalnej (do której należą robotnicy tramwajowi), mając tak wysokich obrońców, jak minister handlu, namiestnik i burmistrz, robotnicy muszą wobec opornego przedsiębiorstwa chwycić się ostatecznego swego środka, opartego na samopomocy. Była jedna chwila w czasie strejku, kiedy Lueger wystąpił bardzo energicznie przeciwko towarzystwu, grożąc mu sekwestracyą i przejęciem przedsiębiorstwa pod zarząd miasta. Byłby to najmądrzejszy krok ze strony burmistrza i gdyby tylko rzeczywiście Luegerowi zależało na poparciu bytu robotników tramwajowych, powinienby to był uczynić. Ale p. burmistrz okazywał w ogóle podczas całego strejku wielką energię tylko... w słowach. To jest też może powodem tego, że, kiedy wreszcie towarzystwo musiało ustąpić, dało tak nieznaczne koncesye, iż wprost można je uważać za nic nieznaczące. Mimoto robotnicy powrócili do roboty i mogli powrócić z przekonaniem, że bądź co bądź odnieśli zwycięstwo; ale, jak na tak potężnego opiekuna, jak dr. Lueger, te ustępstwa przedsiębiorców są stanowczo bardzo drobne. Nie dość na tem, nazajutrz już po przyjęciu roboty o mało co znowu strejk nie wybuchnął: towarzystwo bowiem nie chciało, wbrew przyrzeczeniu, przyjąć do roboty oddalonych robotników. Dopiero na znowu bardzo problematyczne przyrzeczenie, że stanie się zadość i temu żądaniu, robotnicy zaniechali myśli ponownego strejku. Cały przebieg tego strejku powinienby być dla robotników tramwajowych najlepszą wskazówką, że nie partya chrześciańsko-socyalna jest właściwą partya robotniczą i że tym wszystkim Luegerom i innym krzykaczom bardzo mało zależy na rzeczywistem zwycięstwie robotników.

Debata parlamentarna nad rozwiązaniem organizacyi kolejowej nasuwa nam najrozmaitsze myśli. Byli tam ludzie, mieniący się posłami ludowymi, którzy ludowej partyi socyalno demokratycznej zarzucali, że żyje z pieniędzy robotniczych, że daje synekury swoim agitatorom i t. p. I kto wtedy najwięcej się rzucał? Klerykalni antysemici, Axmann i Krek, słudzy kleru, czarnej żandarmeryi, stojący na żołdzie też dobrze zorganizowanej internacyonalki. I wtedy już odpowiedziano im dobitnie, że oni właśnie żyją z krwawych groszy robotniczych, że najwięcej pieniędzy z kieszeni ludu płynie do ich worków, do worków księżych. I tak jest istotnie: jeżeli kto, to właśnie kler i jego służba nie ma prawa mówić o wyzysku, nie ma prawa mówić o synekurach. Jest to zaprawdę silnie zorganizowana armia dobrze płatnych agitatorów i synekurzystów wszelakiego rodzaju. Można nawet śmiało powiedzieć, że kler, to największy kapitalista na całym świecie. Zobaczmy tylko — dla przykładu — jak się przedstawiają jego stosunki w Austryi. W r. 1890 rzymsko-katolicki Kościół miał w Austryi 8 arcybiskupstw, 23 biskupstw, 44 kapituł, 7147 probostw itd.; a ilość ludzi wynosiła 37.792. Dochody tej silnej armii wynosiły w tym samym roku 25,737.389 złr.; rozchody dały sumę 15,054.294 złr., tak że zwyżka wyniosła złr. 10,683.095. Nadto stały majątek równy był 332,672.256 złr. Są to wszystko cyfry urzędowe, a nawet — jak przyznaje sama urzędowa statystyka — niedostateczne. Jeśli dodamy do tego dobra ziemskie i mnóstwo fabryk, przedsiębiorstw, zamków i pałaców, to będziemy mieli piękny obraz tego, co u nas posiada kler i z czego on żyje. Czy ten świetny blask złota i srebra, bijący od dóbr Kościoła, jest odpowiedni dla sług bożych? Czy to jest owo ubóstwo, które Chrystus Pan kazał swoim sługom ślubować w życiu doczesnem?... A z czego ten cały olbrzymi majątek? Z czego jego ciągły wzrost? Czy kler tuczy się w inny sposób, niż każdy inny kapitalista? Spytajcie robotników, tracących zdrowie i życie w dobrach kościelnych; spytajcie chłopów, oddających wszystkie siły żywotne na łanach kleru, — ich zapytajcie, tych źle płatnych, źle żywionych nędzarzy, a dowiecie się z czyjej to pracy narosły owe miliony. I nic zaprawdę dziwnego, że kler wobec tego jest wrogiem socyalnej demokracyi i organizacyi robotniczej; nic dziwnego, że chciałby mieć robotnika w swoich rękach i „wychowywać“ go dla siebie. Tegoż samego pragnie każdy inny kapitalista-wyzyskiwacz. A my, widząc go zawsze w szeregach wrogich, tam, gdzie go ciągnie wspólny interes — nie dziwnego, że widzimy w nim nie zwiastuna ewangielii bożej, ale wroga, którego jak najusilniej musimy zwalczać.

Strażnicy kolejowi o sobie.

Nieraz myśleliśmy to sobie, Szanowni Czytelnicy, do jakiego my, strażnicy, należymy rodzaju istot: czy do ludzi, czy do zwierząt? Boć i człowiek musi odpocząć i nie może długo pracować, a zwierzę zaprzęgowe to pracuje najwyżej 12 godzin, jeśli ma dobrego gospodarza. A my pracujemy 21 godzin bez spoczynku! Świetna c. k. dyrekcya ruchu nie dba o to wcale, czy my mamy jaki spoczynek, czy nie. Niby to my mamy odpoczynek i to aż 9 godzin (!), każdy co piąty dzień i co piątą noc; ale cóż z tego: jeśli w dzień przypadną wolne godziny, to przyjdzie jaki pan bahnmistrz, budzi strażnika to do podpisu jakiego cyrkularza, to z jakiemiś pytaniami lub pretensyami, tak, że cały wolny czas schodzi. Dopiero aż w piątą noc można nareszcie wypocząć 9 godzin!

Dopiero po tym „wypoczynku“ zaczyna się o 3 pop. ciężka praca, która trwa do godziny 12 w poł. na drugi dzień. Niema już chyba cięższego jarzma pracy, jak to, które my nosimy. Przedewszystkiem odbywa się obchód po całej linii i dobrze musi się uważać na wszystkie części przestrzeni, tj. na szyny, śruby, gwoździe, mosty i „graniczniki“. Wszystkie braki wpisuje się do notesu, a potem w budce do książki służbowej. Wtedy nadchodzi karta obiegowa, do której znowu trzeba wszystko wpisać i która odnosi się do następnej strażnicy. Tak wszystkie obchody przepisane i zanoszenie kart obiegowych wynoszą w 21 godzinach ni mniej, ni więcej, tylko 34 klm. drogi. A podczas całej tej pracy, od której wszystkie kości bolą, mamy tak nędzne pożywienie, że z pewnością nie może nam dodać siły do dalszej pracy. Ale cóż, u naszych przełożonych słudzy, co na czterech nogach biegają, lepiej się mają od robotników — i obiad mają i śpią tak, jak i ich panowie. My zaś tracimy zdrowie i życie w nędznej służbie i tylko mamy nadzieję w naszych pp. posłach, że się ujmą za nami i przedstawią rządowi nasze smutne położenie.

Jeszcześmy naturalnie nie opisali wszystkiego, co w naszym miłym zawodzie się dzieje, ale uczynimy to znowu kiedyś później, — bo chcemy, aby wszyscy kolejarze i niekolejarze znali naszą dolę. Może wreszcie i nasi zwierzchnicy zwrócą na nią uwagę.

Strażnicy z przestrzeni Kraków-Rzeszów.

Szwindle przy budowie koszar.

Daleki zawsze od cienia nawet uległości, wyznaję szczerze, iż szanuję wszelkie ukazy władz kolejowych, które służbie kolejowej w rozmaitych formach „cyrkularzy“ i „kurend“ sumarycznie i bez przerwy wydawane bywają, bo pragnę szczerze, ażeby nie drażnić nikogo z tych, którym „władza od Boga jest dana“.

Nie dowodzi to atoli jeszcze tego, ażebym przymykał oczy na to, co gwałtem publicznie napiętnować trzeba, bo to, co się dotychczas dzieje, stanowczo dziać się nie powinno pod bokiem władz budowlanych i żandarmeryi, a zwłaszcza na kolejach państwowych, gdzie setki tysięcy złr. rocznie na marne wyrzucane bywają, gdzie wreszcie pięć lub dziesięć tysięcy złr. dobrze zużyte nie odgrywają tak ważnej roli.

Że tak się dzieje, jak piszę, niechaj wam posłuży fakt następujący:

Późną jesienią ubiegłego roku powzięto myśl wybudowania koniecznych i niezbędnych koszar dla służby pociągowej na stacyi w Stróżach, którą to myśl w czyn wprowadzono. Zabrano się do budowy według poprzednio przez jakiegoś półgłówka dyrekcyjnego sporządzonego planu, którego koszt budowy zaledwie kilkaset złr. wynosił. Czy plan ów na budowę tych koszar był przedłożony radcy Kolosvary'emu, pozwolę sobie wątpić i by dyrektor na zatwierdzenie tegoż się zgodził, chyba, że, jak w wielu wypadkach, przez swych adlatusów w błąd wprowadzony został. Wiadomo mi tylko, iż przedsiębiorca budowy baraku, pomimo nieznacznej na budowę tegoż przeznaczonej sumy, był zawsze w wybornym humorze, i gdy się rozgadał na dobre, to twierdził, iż właśnie na takich budowach zrobiłby się w krótkim czasie Rotschildem, lub amerykańskim Gouldem. Że służba pociągowa najmniejszej korzyści z wybudowanego baraku nie odniesie, to nikogo z panów dyrekcyjników nie obchodzi — zwłaszcza, gdy im nie o budowę, lecz tylko o zamydlenie ócz chodzi — służba zaś może być przyprawioną o wieczną trwogę o życie, a co najmniej, na większą utratę i tak nieświetnego już zdrowia, skołatanego latami ciężkiej służby w rozmaitych warunkach służbowych i porach roku galicyjskiego klimatu.

Koszary te, liczące mniej więcej około 25 metrów długości a 10 m. szerokości, wybudowano w ten iście mechaniczny sposób, iż w całej budowie niema ani jednej cegiełki, kamienia lub piasku, nie mówiąc wcale o cemencie lub wapnie, prócz prostopadle wstawionych słupków drewnianych, do których znów przymocowane są z jednej i z drugiej strony cienkie półcalowe deski, które znów dla powierzchownej ozdoby i zamydlenia dyrektorowi ócz, na zewnątrz papą, na wewnątrz zaś białym zakopiańskim drzewiakiem, czyli z niemiecka zwanym „Holzstofem“ przy pomocy drucianych sztyfcików wytapetowane zostały. Na środku jednej większej izby, w której, nawiasem mówiąc, stoi 14 łóżek, niby dla wypoczynku personalu pociągowego przeznaczonych, postawiono stary przepalony piec żelazny, którego rura blaszana przez sztuczny sufit z tektury zrobiony na zewnątrz dachu, papą krytego, przeprowadzoną została, od którego, zdaniem zdrowo i dobrze myślących ludzi, wcześniej lub później powstanie pożar, którego epilogiem będzie kilka ofiar ze służby pociągowej, szalony bowiem żywioł w momencie ogarnie dom papierowy, z którego nikt z życiem ujść nie potrafi. Będzie to znowu w swoim rodzaju wiedeński „Ringtheater“ lub też najnowszy „Grand bazar de la Charité“ na polach Elizejskich w Paryżu, który jedynie skutkiem lekkomyślności i niedbałości urządzeń budowlanych stał się straszną pastwą płomieni, w których ogromna ilość ludzi „dobrze urodzonych“ a w społeczeństwie najwyższe zajmujących stanowiska, śmierć swą znalazła.

I w naszych mizernych Stróżach Wyżnich, w powiecie grybowskim położonych, stanie się niezawodnie to samo, co przed kilkunastu laty stało się w Wiedniu, a w ostatnim czasie w Paryżu, z tą tylko różnicą, iż w jednej i drugiej miejscowości stołecznej popaliły się ciała przeważnie ludzi bogatych i w świecie zbytku doskonale znanych, podczas gdy w mizernych Stróżach spalić się mogą tylko ciała ludzi biednych, o których los i życie nikt się nie troszczy i nikt o nich na seryo nie myśli, a po śmierci których pozostałe wdowy i liczne sieroty z głodu ginąć muszą, jak giną sieroty ofiar powołania tych nieszczęśliwych, którzy pod kołami pociągu śmierć swą znaleźli.

Pomijam niezbite fakta, iż nienależycie zaopatrzone ściany baraków, na koszary konduktorskie w Stróżach przeznaczone, sprowadzają liczne i dotkliwe przeciągi, od których straszny ból głowy i reumatyzmy powstają, to nadto robactwo, mające w takiej budowie niezliczone kryjówki, pełza po lekturowych ścianach, od których dom papierowy nabrał innego kierunku od tego, jaki poprzednio w planach tak śmiesznej i nigdzie tak nie istniejącej budowy uwidoczniono.

Dziwną i doprawdy nigdy niezrozumiałą jest rzeczą, ażeby dyrekcya kolei państwowej w Krakowie, w innym razie bardzo rozrzutna, której na urządzenie takich n. p. „Rangierbahnhofów“ a la Tarnów, nie żal wyrzucić dziesiątków tysięcy złr., to przeciwnie, gdzie chodzi o ludzkie urządzenie domu spoczynkowego dla ludzi, którzy swą pracą miliony, niby do mrowiska, centralnej kasie kolejowej znoszą, nigdy na podobne drobnostki odpowiedniego kredytu nie żąda, skąd niezadowolenie personalu kolejowego wzrasta z dniem każdym, a niewiara i nieufność do przełożonych się potęguje.

Na zakończenie pozwolę sobie uczynić wzmiankę, iż p. Jana, naczelnik urzędu kolejowego w Stróżach, jest osobistością nader przez personal kolejowy znienawidzoną i dziwić nam się wypada, iż dyrekcya krakowska godniejszego, od Jana, benjaminka dla Stróż na naczelkika znaleźć dotychczas nie mogła.

O panu tym pomówimy przy innej sposobności i sądzimy, że w ten sposób poruszoną kwestyę załatwimy pomyślnie o tyle, o ile bohater ze Stróż na to zasłużył.

Spectator.

Pod pręgierz.

Kraków. Jezuicka robota wydaje już owoce. Szpiegowanie i denuncyacya kwitną na dobre wśród sprzymierzeńców „Przyjaźni“. W krakowskiej ogrzewalni kolejowej dzieją się rzeczy wstrętne i oburzające, a demoralizacya u niektórych jest wprost potworna. Wszystko to śmiało przypisać można kierownikowi ogrzewalni, Jarockiemu. Indywiduum to nie wahało się przed kilkunastu dniami prowadzić protokółu na podstawie nędznej denuncyacyi ze strony „przyjaciół“ Strzałkowskiego i Zaremby. Robotnik Roman Boduch w pogawędce wspomniał o zamieszczonych w „Naprzodzie“ niegdyś notatkach, które przeszły prokuratorską cenzurę. Dopatrzono się w tem obrazy religii, a obłudny jej obrońca, Jarocki, postarał się o doniesienie do prokuratoryi, skutkiem czego Boducha uwięziono, zostawiając na łup straszliwej nędzy żonę i kilkoro dzieci. Gdzieindziej nie zatrzymywanoby takiego człowieka w więzieniu śledczem, tem więcej, że posiada dekret i liczną rodzinę — u nas jednak wszystko dokrojone jest do stosunków; brak charakterów coraz większy, a natomiast panoszenie się takich kreatur, jak Jarocki, coraz częstsze.

Kraków. Konduktor Wincenty Zakulski

z Krakowa, z partyi osławionego gracza w „krótkiego", Krasuskiego, przybył ze Lwowa do Krakowa pociągiem nr. 4 dnia 30 maja b. r. i zamiast udać się na spoczynek do domu, gdzie żona i dzieci na niego czekały, poszedł, idąc śladami swego mistrza, szukać towarzystwa karciarzy, których w istocie znalazł w najgorszej knajpie kleparskiej, gdzie zgrawszy się do „nitki", wszczął swoim zwyczajem awanturę, która smutnie dla niego się zakończyła. Współtowarzysze „krótkiego" nie chcieli bowiem podzielać smutku z przegranej Zakulskiego, rozciągli go na ławie i zwyczajem dawnych pańszczyźnianych czasów, wygarbowali mu skórę nietylko na „siedzeniu", lecz także i na głowie, i to tak dotkliwie, że aż pogotowie ratunkowe Zakulskiego zabrać z sobą i opatrzyć musiało. Władze policyjne również w tej sprawie żywy brały udział.

Wstyd doprawdy, ażeby dyrekcya kolei państwowej w Krakowie, znając i wiedząc o tem, iż awanturnicze postępki Zakulskiego nie przynoszą zaszczytu nikomu z porządnych ludzi, ani żadnemu z kolejarzy, zwłaszcza, iż Zakulski, jak dotąd, pomimo rozmaitych burd i awantur, przy pociągach osobowych jeździ, podczas gdy wielu porządnych ludzi, ojców licznych rodzin, nie może się do pociągów na konduktorów klasowych dostać, rzekomo z braku miejsca. Inną miarkę jednak dyrekcya stosuje do protegowanych takiego Krasuskiego, a inną do socyalistów, choćby ci byli o całe niebo godniejsi. Stary to system kolejowy.

Podgórze-Płaszów. (Wypadek z winy urzędnika). Dnia 7 czerwca b. r. znowu na stacyi Podgórze-Płaszów wydarzył się następujący wypadek: Na 17 torze wyskoczył jeden wagon ze szyn podczas przesuwania wozów. Wagenaufseher Leśniak zajął się zaraz z kilkoma szyberami usunieciem wagonu, ażeby nie przeszkadzał ruchowi. Właśnie w chwili, kiedy mieli ustawiać wagon, wpadł inny wagon tym samym torem i uderzył o ten wagon tak, że gwinty powypadały. Robotnicy uciekli, ale dwóch zostało pokaleczonych, mianowicie Leśniak i szyber Nalepa. Cały ten wypadek jest winą urzędnika, p. Gajzlera, który miał dać natychmiast polecenie oberszyberowi i zwrotniczemu, aby nie puszczano żadnych wagonów tym torem. Tymczasem on tego nie uczynił i sprowadził całe nieszczęście. P. Gajzler znany jest nam dobrze, jako człowiek grubiański, wyzywający ludzi i denuncyujący ich przed dyrekcyą. Za czytanie „Kuryera Kolejowego" prześladuje nas nieraz i nawet potem za byle co nakłada kary. Pokazuje się teraz, że on właśnie zasługuje na karę, nie zważając na swoje obowiązki. Ciekawe jest przytem i dla niego charakterystyczne, że kiedy mu opowiedziano o wypadku, nie poszedł zaraz na miejsce i tylko zapytał się z uśmiechem: „To tylko dwóch pokaleczonych!" Pokazuje się znowu, że urzędnicy, którzy z robotnikami źle się obchodzą, są z gruntu źli i niegodziwi ludzie.

Skawina. (Niesłychany gwałt). Jakich brutalnych czynów dopuszcza się tutejszy restaurator Kozłowski, będąc pewny bezkarności, jaką zapewnia mu opieka naczelnika i tolerancya władz kolejowych, niech świadczy fakt następujący:

Dnia 31 maja b. r. przy pociągu nr. 10 Kozłowski porwał jadącego na pociągu szybera Zapałowicza i omal nie strąciwszy go pod koła pociągu, rzucił go o szyny, wlazł na niego z nogami i obił go drzewcem od chorągiewki, tak, że poranił mu głowę, ręce i całego okrwawionego zostawił między torami, na których odbywało się składanie pociągów. Powodem dzikiego napadu była okoliczność, że Zapałowicz był dłużny Kozłowskiemu 3 złr., a dostawszy pieniądze uiścił mu tylko 1 złr., co Kozłowskiego do takiej wściekłości doprowadziło, iż odgrażał się Zapałowiczowi, że mu tego nie daruje i jeszcze tego samego dnia przy sposobności wywarł na nim swą zemstę. Naczelnikowi powiedział Kozłowski, że Zapałowicz był pijany, spadł z pociągu i porwał się na niego, gdy mu przeszkadzał wyskoczyć powtórnie, co jednakowoż jest nieprawdą, której dowiodą świadkowie. Zapałowicz, zostawszy przez naczelnika suspendowanym, udał się natychmiast do dyrekcyi, gdzie miano go przesłuchiwać protokolarnie, lecz bardzo jest wątpliwem, czy Kozłowski, tak zawzięcie broniony przez swego kumotra, tutejszego naczelnika, (jest także członkiem „Przyjaźni" podgórskiej) zostanie ukaranym jak na to zasłużył; prędzej przypuszczamy, że pokrzywdzony przez niego Zapałowicz, po trzynastoletniej służbie przy kolei, w której stracił zdrowie, zostanie jeszcze w dodatku wydalony.

Knut.

Nowy Sącz. Skutki osławionej gospodarki Zborowskiego dotkliwie dają się nam we znaki, a rezultatem tejże będzie chyba, że wszyscy w warsztacie zostaniemy kalekami. W czasie paru zaledwie miesięcy już kilku robotników potraciło palce u rąk — i tak, o ile sobie przypominam, obcięło najpierw robotnikowi Krwawiczowi kawałek palca, następnie Krokowskiemu obcięła „cyrkularka" wielki palec u ręki, dalej „heblarka" obcięła kawałek palca u ręki pewnemu pomocnikowi, za co dostał robotnik Szopiński 7 dni aresztu, pomimo, że tenże chodził do inżyniera i prosił, żeby mu dano innego pomocnika, bo ten był rzeczywiście niemożliwym; później stracili palce Zajączkowski i Brablec (ten ostatni, dzięki drowi Kijasowi, jeszcze dotychczas cierpi), wreszcie, parę dni temu, strzaskał młot parowy trzy palce środkowe u lewej ręki kowalowi Kuniekiemu; w końcu, z powodu małej liczby ludzi, spadło przy spuszczaniu rusztowania koło i jednemu rękę dość ciężko skaleczyło. Bezpośrednio po wypadku groził p. inspektor kierującemu robotnikowi sądem, lecz później po namyśle nałożył nań guldena kary. Nawiasem dodam, że robota ta była wykonywaną podczas ruchu transmisyj. W tak krótkim przeciągu czasu tyle wypadków! Aby tym wypadkom zapobiedz, czy też zmniejszyć je, rozlepiono ogłoszenia, mniej więcej następującej treści: „Ponieważ w ostatnich czasach mnożą się wypadki okaleczeń, wykazujące zawsze nieostrożność (!) robotników, przeto ogłaszam, że robotnicy będą za to pociągani do sądowej odpowiedzialności i surowo karani". Niema co mówić, według p. Zborowskiego robotnicy lekkomyślnie nadstawiają ręce i nogi, aby je tylko utracić — oto logika pana Zborowskiego. Rzeczywistą przyczyną tak częstych wypadków jest system oszczędnościowej gospodarki i ustawiczne śledzenie robotnika. Oszczędność jego polega na tem, aby jak najmniejszą liczbą robotników wypchać jak najwięcej roboty, a z drugiej strony śledzić ich, szpiegować i naganiać przez rozmaitych werkfirerów, którzy, zamiast kierownikami, są zwykłymi naganiaczami i szpiclami. W ten sposób każdy chyba zrozumie, gdzie leży przyczyna złego: robotnik pędzony i bez zręcznej pomocy musi się kaleczyć — i rzeczywiście nie było nigdy za poprzednich naczelników tyle wypadków, co obecnie, ale bo też nie było tylu naganiaczy pod komendą inspektora, który sam chętnie zabawia się w policyanta. Co sądzić o człowieku, który przez przylepianie takich ogłoszeń i zapomocą gróźb i surowych kar chce usunąć nieszczęśliwe wypadki? Czyż człowiek taki nadaje się wogóle do kierowania tak wielkim warsztatem? Sądzę, że lepiejby zużył swoich zdolności przy policyi, a nie w fabryce; według niego robotnik powinien tylko robić i paragrafów słuchać, o ile są na jego szkodę ukute, o korzystnych nie wspominam, bo ich jest tak mało, a i te w ręku takiego Zborowskiego schodzą do zera. Już dzisiaj odmawia się robotnikom wszystkiego, nawet urlopu, lub karty wolnej jazdy z tej prostej przyczyny, bo się naczelnikowi „nie podoba"! Taką otrzymują robotnicy coraz częściej odpowiedź. I wobec tego mają jeszcze bezczelność żądać od nas wydatnej pracy, pochodzącej z zadowolenia, a nie z przymusu. Sekatury i nieuwzględnianie słusznych naszych żądań napełnia wszystkich goryczą i troską, bo jeżeli odmawia się komuś „regiekarty", to cóż mówić o awansach, gdzie naczelnikowskie „bo mi się nie podoba" może mieć dla nas fatalne następstwa...

Zagórzany. Magazynier tutejszy, Gościński, został z powodu jakiejś sprzeczki z naczelnikiem Szydłowskim przeniesiony do Suchy. Mając jednak w domu żonę brzemienną i to w tak wysokim stopniu, że spodziewano się za dni kilka rozwiązania, nie chciał opróżnić mieszkania swego, uważając słusznie, że wszelka podróż mogłaby być dla żony zgubną. Tymczasem tutejszy naczelnik postanowił go koniecznie ukarać. Wysłał lekarza kolejowego dra Przysmyckiego do chorej, a ten, popatrzywszy na nią, orzekł, że może jechać. Na tej podstawie p. naczelnik pisze do dyrekcyi krakowskiej, a ta przysyła Gościńskiemu pismo, w którem nakazuje mu natychmiast opróżnić owo mieszkanie pod groźbą, że to uczyni władza polityczna. Jak jednak orzeczenie lekarskie było słusznem, świadczy o tem to, że Gościńska na trzeci dzień powiła dziecię. Nie wiemy doprawdy, czemu się najpierw dziwić: czy znajomości rzeczy p. Przysmyckiego, czy brutalnej bezwzględności Szydłowskiego i krakowskiej dyrekcyi. P. Szydłowski robił wszystko z osobistej zemsty i tem wyjaśnia się jego niezwykle niska gorliwość służbowa w tej sprawie. Trzeba być na to doprawdy tylko panem Szydłowskim, żeby z osobistej zemsty dopuścić się tak nieludzkiego postępku. Czyż bowiem niejasną było rzeczą, że człowiek, mający pensyi 400 złr., nie opłaca dla przyjemności dwóch mieszkań, nie opłaca dwóch domów?...

KRONIKA.

Baczność kolejarze! Nie pijcie piwa Johna! Zorganizowani robotnicy browarów krakowskich postanowili bojkotem ukarać zuchwałe przedsiębiorstwo Johnów, którzy nietylko, że sami nie chcieli ustąpić słusznym ich żądaniom, ale skłonili nawet innych właścicieli browarów do cofnięcia ustępstw, uczynionych na rzecz robotników. Żądania te były tak skromne, że trzeba na to doprawdy bezgranicznej nikczemności, jaką się odznacza wspomniane przedsiębiorstwo, ażeby mieć czoło im odmówić. Niechaj teraz cierpią za to: poznają, że kiedy się podrażni zorganizowanych robotników, to ci mścić się umieją. Browar Johna ciągnął dotąd największe zyski z robotników: niechajże dotąd ani jeden cent nie wpłynie z kieszeni robotniczej do jego kiesy. Żaden uczciwy robotnik nie będzie pił piwa Johna.

Wybory do kasy chorych kolei północnej. Z powodu zbliżających się wyborów do kasy chorych na kolei półn. krążą na linii cyrkularze, zawierające nazwiska dotychczasowych członków zarządu i dodatek, że ponownemu wyborowi tych członków nic nie stoi na przeszkodzie; cyrkularze opatrzone są podpisem: Gall m. p.

Na takim okólniku musi się każdy strażnik podpisać, co oznacza, że zgadza się na tych kandydatów; w razie gdyby nie chciał się zgodzić, ma donieść o tem pisemnie nadzorcy kolejowemu i podać mu nazwiska swoich kandydatów.

Każdy, kto wie, jakim jest stosunek strażników do nadzorców, zrozumie, że jestto przemyślny sposób wywarcia presyi na wyborców; biedny strażnik, nie chcąc sobie narazić bezpośredniego przełożonego, będzie musiał — jak sądzą ci, którzy wymyślili ten sposób — głosować na kandydatów, wypisanych na owym cyrkularzu. Jestto doprawdy niesłychane, żeby w ten sposób teroryzować wyborców, zwłaszcza, że tu chodzi nie o polityczne wybory, ale o zaprowadzenie ładu w kasie chorych. Na tym punkcie nie powinno być chyba dwóch zdań co do kwestyi, że tak, jak dotąd było, nie może pozostać, że trzeba zmienić stanowczo całą listę wydziałowych.

Na wszystkie te niecne zabiegi zarządu kolei półn. robotnicy jedną tylko będą mieli odpowiedź: wybór wszystkich kandydatów robotniczych.

Znany z awantur i bicia po twarzy robotników kolejowych w Przemyślu urzędnik ruchu, Traczewski, o którym tylekrotnie wraz z „Echem Przemyskiem" zmuszeni byliśmy pisać, został nareszcie przez lwowskie władze kolejowe ze służby raz na zawsze wydalony. Jako na bezbronnym dziś człowieku, będącym bez kawałka chleba, nie chcemy się pastwić, przytoczymy tylko znane wszystkim przysłowie, że „miłe złego początki, lecz koniec żałosny". Niechajże wszystkim podobnym Traczewskiemu urzędnikom kolejowym posłuży brutalne postępowanie Traczewskiego za przykład, który jest jasnym dowodem, iż mściwa Nemezys karze i nigdy nie mija tych, którzy krzywdzą w przykry i dotkliwy sposób swoich „podwładnych". Traczewski zbyt długo wojował ze służbą kolejową wszelkiego rodzaju i stopni, aż wreszcie „trafiła kosa na kamień".

Traczewskiego możemy upewnić, iż lwowskie władze kolejowe uprzedziły tylko jego wydalenie, gdyż, o ile wiemy, sprawki jego życia, należycie zebrane i udokumentowane, byłyby się stały przedmiotem interpelacyi w parlamencie przez naszych posłów, którzy o całej sprawie napaści na służbę najdokładniej poinformowani zostali.

Cały szereg zgromadzeń publicznych zwołują obecnie wiedeńscy kolejarze. Na porządku dziennym: „Rozwiązanie organizacyi kolejowej i parlament" i „Położenie kolejarzy i konieczność organizacyi". Widzimy z tego, że nasi towarzysze niemieccy nie próżnują, a przeciwnie, wytężają wszystkie siły, aby tylko nieść świadomość organizacyi i położenia do najdalszych zakątków, gdzie są jeszcze kolejarze. Czy my postępujemy tak samo?...

Ostatnie echo strejku w towarzystwie kolei państw. przebrzmiało dopiero w ostatnich dniach. Pamiętamy, że na doniesienie jednego kolejarza wniesiono oskarżenie przeciwko trzem kobietom, o przeszkadzanie pracującym w czasie strejku. 11 marca odbyła się rozprawa i wszystkie trzy zostały uwolnione; z powodu wniesienia odwołania przez prokuratoryę odbyła się teraz znowu rozprawa apelacyjna, na której zatwierdzono w całości wyrok uwalniający.

Szwajcarzy a my. Różnica między cywilizowanemi krajami a naszem państwem widoczna jest na każdym kroku. Ot, chociażby i w tem, o czem pisze ostatni numer „Szwajcarskiej Gazety Kolejowej". Rzecz na pozór drobna, ale dla kolejarzy, dla ich codziennego życia, ma ona wielkie znaczenie. Pismo to opisuje mianowicie restauracyę kolejową w Basel. Restauracya tą zarządza sama kolej centralna, a robotnicy i wogóle służba kolejowa może w niej za tanie pieniądze dostać bardzo dobre jedzenie. Jest to naturalnie dla kolejarzy ogromna wygoda i to nietylko dla tych, którzy stale są w Basel, ale i dla przyjezdnych. Przy tem wszystkiem kolej nietylko nic na tem nie traci, ale owszem nawet zyskuje. U nas nikomuby na myśl nie wpadło urządzić coś podobnego; nasze restauracye kolejowe obliczone są na wyzysk kolejarzy, dając im strawę złą i drogą. W Szwajcaryi chodzi w takich rzeczach o korzyść samych kolejarzy, u nas o zysk restauratora i kolei.

Druk A. Słomskiego w Krakowie. Wydawca i odpowiedzialny redaktor: Franciszek Sułczewski.